

Vergaderjaar 1994–1995

23 981

Overgangsregeling voor de heffing van motorrijtuigenbelasting inzake motorrijtuigen met een tenaamstelling van het kentekenbewijs van voor het kalenderjaar 1988, en vervanging van het wisseldisconto van De Nederlandsche Bank N.V. door de voorschotrente van De Nederlandsche Bank N.V. in de Wet op de accijns en de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992

Nr. 4

VERSLAG

Vastgesteld 17 november 1994

De vaste Commissie voor Financiën¹, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen. Onder het voorbehoud dat de hierin gestelde vragen en gemaakte opmerkingen tijdig zullen zijn beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van het wetsvoorstel genoegzaam voorbereid.

Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
2. Verkeersveiligheidseisen	2
3. Auto's met grijs kenteken gekocht na 1988	3
4. Budgettaire gevolgen	4

¹ Samenstelling:

Leden: Schutte (GPV), De Korte (VVD), ondervoorzitter, Van Rey (VVD), Terpstra (CDA), Smits (CDA), Reitsma (CDA), Vliegthart (PvdA), De Jong (CDA), Ybema (D66), voorzitter, Schimmel (D66), Van Gijzel (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Hillen (CDA), Van Heemst (PvdA), Van Wingerden (AOV), Rabbae (GroenLinks), Giskes (D66), H. G. J. Kamp (VVD), Zonneveld (CD), Van Dijke (RPF), Hoogervorst (VVD), Van der Ploeg (PvdA), B. M. de Vries (VVD), Van Zuijlen (PvdA), Van Walsem (D66).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Hofstra (VVD), Van Hoof (VVD), Hirsch Ballin (CDA), Van der Linden (CDA), Wolters (CDA), Noorman-den Uyl (PvdA), Van de Camp (CDA), Bakker (D66), vacature D66, Van Zijl (PvdA), Liemburg (PvdA), Boers-Wijnberg (CDA), Crone (PvdA), Verkerk (AOV), Rosenmöller (GroenLinks), Van Rooy (CDA), M. M. H. Kamp (VVD), Marijnissen (SP), Leerkes (U55+), Voûte-Droste (VVD), Verspaget (PvdA), Hessing (VVD), Van Nieuwenhoven (PvdA), vacature D66.

I. ALGEMEEN

1. Inleiding

De leden van de PvdA-fractie stemmen in met twee van de drie onderdelen uit het onderhavige wetsvoorstel. Met betrekking tot één der onderdelen, namelijk wijziging fiscale regeling voor bestelauto's met een rechterachterruit, blijft een aantal vragen bestaan.

De leden van de CDA-fractie nemen kennis van het wetsvoorstel overgangsregeling voor heffing motorrijtuigenbelasting grijs kenteken voor oudere bestelwagens van voor 1988. Zij hebben er begrip voor dat voor deze categorie autobezitters een overgangsregeling komt. Daarmee wordt de vrijwaring van deze groep voor motorrijtuigen van destijds doorgetrokken onder de nieuwe regeling.

De leden van de VVD-fractie hebben lang moeten wachten op dit wetsvoorstel. Na een toezegging van de regering in december 1993 in de Eerste Kamer heeft het nog negen maanden geduurd voor het wetsvoorstel aan de Raad van State werd aangeboden. Er moet dus in de tussenliggende tijd iets zijn gebeurd volgens deze leden. Hierover verkregen zij graag een verduidelijking. Is één van de argumenten geweest om de uitzonderlijk technische voorschriften tussentijds te wijzigen? Zijn er bij het Ministerie van Financiën veel klachten binnen gekomen over de technische voorschriften met betrekking tot het grijze kenteken? Is overwogen om de eerbiedigende werking anders in te vullen, bijvoorbeeld ander jaartal, inschrijving Kamer van Koophandel, etc.?

Verder vragen deze leden hoe het staat met de studie van de integratie van de BPM in de motorrijtuigenbelasting?

De leden van de GPV-fractie hebben kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel. Zij constateren dat mensen die een auto op grijs kenteken sinds 1 januari 1988 in bezit hebben de voordelen blijven behouden zoals lage wegenbelasting en het feit dat deze groep auto's wel achterzijruiten mag hebben.

Deze overgangsregeling vloeit voort uit een toezegging van de vorige regering aan de Eerste Kamer over grijs gekentekende auto's. Dit laat echter onverlet dat de Tweede Kamer het betreffende wetsvoorstel (23 215) reeds had aanvaard. Deze leden menen dan ook dat er nieuwe argumenten op tafel dienen te liggen die een herziening van het standpunt van de Tweede Kamer inzake de grijze kentekens rechtvaardigen. Zij vragen de regering hierop in te gaan.

2. Verkeersveiligheidseisen

De leden van de PvdA-fractie willen weten of een dergelijke achterruit een aantoonbare verbetering van de verkeersveiligheidssituatie met zich meebrengt. Het gaat hierbij dus niet om de minimale verkeersveiligheidseisen (conform de EU-regelgeving) maar om de vraag of de verkeersveiligheid hierdoor verbeterd zou worden. Overigens is het de vraag of het in de overgangsregeling gaat om het al dan niet toestaan van een rechterzijruit of om het verbinden van fiscale gevolgen daaraan. In de ogen van de leden van de PvdA-fractie gaat het duidelijk om dat laatste. Zij willen graag nog eens nader uiteengezet hebben waarom een voorziening die verkeersrechtelijk niet afdwingbaar is maar wel de verkeersveiligheid vergroot, fiscaal-rechtelijk niet zou kunnen worden geaccepteerd zonder daaraan fiscale gevolgen te verbinden.

De leden van de CDA-fractie volgen de argumentatie van de regering ten aanzien van het wel of niet hebben van een rechterzijruit in de laadruimte voor bepaalde categorieën bestelauto's.

Al eerder werd de mogelijkheid geopend om auto's met een grijs kenteken om te bouwen tot auto's met een geel kenteken, zonder BPM te hoeven betalen. Het is deze leden gebleken dat zich hierover problemen voordoen in het buitenland, vooral voor wat betreft de ombouw en de verplichting van veiligheidsgordels voor de passagiers achterin. Zij wensen een reactie van de regering op dit probleem.

Is het niet uitermate eigenaardig dat het aanbrengen van een zijruit ter verhoging van de verkeersveiligheid een fiscale claim oplevert, zo vragen de leden van de VVD-fractie? Wil de regering in EU-verband eens wijzen op het onbegrijpelijke van deze EU-regelgeving?

3. Auto's met grijs kenteken gekocht na 1988

De onderhavige regeling geldt niet voor auto's met een grijs kenteken van voor 1988 die na deze datum in handen van een andere eigenaar zijn overgegaan, aldus de leden van de CDA- en D66-fractie. De regeling geldt eveneens niet voor auto's met een grijs kenteken die zijn gekocht na 1988, maar voor 1994. Hierover zijn talloze protestbrieven bij de vaste Commissie voor Financiën binnen gekomen. De argumenten die hierbij worden aangevoerd zijn dat aan de nieuwe wetgeving formeel terugwerkende kracht wordt verleend door opnieuw geformuleerde inrichtingseisen ook van toepassing te verklaren op voertuigen van voor de inwerkingtreding van de nieuwe regeling per 1 januari 1994. Tevens wordt aangevoerd dat er hierdoor sprake is van een ongelijke behandeling en derhalve van een krachtens de grondwet verboden discriminatie. Deze leden verzoeken de regering nader op deze argumenten in te gaan.

In de praktijk zijn sommige ondernemers in de problemen gekomen bij de aanschaf van een auto met grijs kenteken onder de nieuwe voorwaarden. Het betreft hier de hoogte van de auto.

Bijvoorbeeld inspektiewerkzaamheden in bossen. De leden van de CDA-fractie vragen of er mogelijkheden zijn om via ontheffingen toch een oplossing voor genoemde ondernemers te vinden.

De leden van de GPV-fractie constateren dat het dilemma in het onderhavige wetsvoorstel is dat enerzijds afbreuk wordt gedaan aan het uitgangspunt het particulier gebruik van grijsgekentekende auto's tegen te gaan, anderzijds echter aan de betrokkenen zekerheid wordt geboden omtrent eventuele ombouw van de auto of niet. Met de voorgestelde regeling worden er binnen het grijze kentekencircuit tijdelijk verschillende regelingen van kracht. De leden van de GPV-fractie stellen in dit verband de vraag waarin de mensen verschillen die voor 1988 zo'n auto hebben aangeschaft van de mensen die dit op een later moment hebben gedaan. Kan het gekozen jaar 1988 nader worden onderbouwd? Ook vóór 1988 gold toch het belastingvoordeel van de grijs gekentekende auto voor de particulier terwijl dat niet voor hem bedoeld was? Had hij toentertijd in redelijke mate niet kunnen vermoeden dat dat voordeel niet voor hem was bedoeld? Bevat een mogelijk verwijt van een onbetrouwbare overheid derhalve wel voldoende rechtsgrond?

4. Budgettaire gevolgen

De leden van de GPV-fractie constateren dat het aantal auto's waarom het hier gaat aanzienlijk hoger is dan tijdens het mondeling overleg op 10 februari 1994 (kamerstuk 23 215, nr. 20) werd meegedeeld. Waar is het geschatte aantal van 20 000 auto's op gebaseerd? Is het juist dat het budgettaire effect van de overgangsregeling voor 1995 ruim 22 mln. is en

de jaren erna aflopend naar circa 2,5 mln? Op welke wijze zijn deze bedragen in de begroting voor 1995 en de meerjarenramingen verwerkt?

De voorzitter van de commissie,
Ybema

De griffier voor dit verslag,
Van Luyk